

JUNIOR ZONE | Derbi GPR 125 4T 4V vs. Aprilia RS4 125

Povstaňte, královna přichází!



Legendu RS125 už neshánějte. Její místo zaujala zcela nová RS4 125 a my jsme pro vás zjistili, jestli tahle nová královna splní své předpoklady a chopí se vlády nad dospívající mládeží.

Petr Záruba, petr.zaruba@cmn.cz
foto: Jan Rameš, archiv

Byl to krásný den. Ráno klídek, snídaníčka, pohodička, a najednou bum prásk, telefon od Hawka, a v poledne už stojím na startu okruhu ve Vysokém Mýtě k prvnímu testu nové Aprilie RS4 125. A aby to nebyl jen „test pro test“, tak vedle mě stojí namotivovaný Hawk s Derbi GPR 125, kterou jsme si zapůjčili pro přímé porovnání. Řadíme za jedna, šéf okruhu dává pokyn ke startu a hurá na trať.

Láska z první

Na Aprilii se podíváte a nemusíte nic dál řešit. Zamílovali jste se. Abychom se k motorce vůbec dostali, museli jsme se prodat

davem lidí, kteří ji už okukovali. Z jejich očí byl jasně vidět údiv, když si přečetli na kapotách nápis 125. Aprilia RS4 125 je prostě úžasná! Dospělý vzhled RSV4 nasazuje motorce maximální dávku sex-appealu, troufám si tvrdit, že je to nejhezčí stopětadvacítková současnosti. Kapoty jsou až na pár detailů úplně stejné jako na velké RSV4, snad jedině, co trochu prozrazuje, že to není RSV4, je přední kotouč, výfuk a samozřejmě šířka pneumatik. Ale dokud nenastartujete, normální člověk vůbec nemá šanci poznat, že se jedná pouze o dvácu s maximálkou 129 km/h.

Všichni jsme Biaggi

Jelikož továrna prezentuje RS4 jako závodníka, testovali jsme

nejprve, jak motorka lítá na okruhu. Opticky vypadá RS4 docela důvěryhodně. Masivní hliníkový rám, teleskopická vidlice s kluzáky o průměru 41 mm a poctivá zadní kyvka motorce zajišťují neuvěřitelnou přesnost a stabilitu. Když jsem poprvé vletěl do zatáčky, byl jsem doslova nadšený z toho, že se motorka nijak nevlíní a nemá tendenci vynášet ze zatáčky. Kam ji namíříte, tam jede. Nejvíce jsem si ovšem její ovladatelnost užíval v rychlých překlápěčkách, protože se 135 kily uděláte skoro cokoli. V technických pasážích jsem díky její lehkosti a ovladatelnosti byl dokonce schopen předjíždět velké supersporty, bohužel jen do té doby, než přišla rovinka. Holt 15 koní... Motor nejvíce táhne kolem 10 000 až 11 500 otáček, dál vás už nepustí vcelku nepříjemný omezovač.

vání, tudíž ve válci není taková komprese a kvalita v převodovce krásně zaskočí, aniž byste museli ubírat plyn. V praxi by to chtělo si ještě pohrát s nastavením vypínacího času, páč úplně sametově tam ty kvality zase nepadají. Ale i tak si myslím, že quickshifter takové tři desetiny na okruhu ušetří, nehledě na to, že šetří převodovku.

Radiální čtyřpístek AJP se zakusuje do 300 mm velkého kotouče tak, že do každé zatáčky se dalo driftovat! Přední brzda je navíc krásně čitelná a dá se držet až hluboko do apexu zatáčky, kde už zase dáváte plný plyn. Sečteno a podtrženo RS4 je na okruhu jako doma a jízdu na ní jsem si doslova užíval.

Ségra

Aprilia patří pod koncern Piaggio, stejně tak jako Derbi. Co

to znamená? Že Derbi GPR 125 je podvozkově úplně stejná jako Aprilia RS4, liší se pouze kapotáží. Rám, kyvná vidlice, brzdy, podvozek a dokonce i klíčky jsou úplně stejné. Vlastně ne – Derbi má na klíčku barevné logo...

Ale pozor, velký rozdíl je v motoru. Derbi GPR je karburátorovka, zatímco RS4 už má stříkačku. Bohužel jsme ale zjistili, že stará dobrá karburátorová příprava funguje v tomto motoru lépe. Na rovinách a z výjezdů jsem prostě GPR nestačil. Možná v tom má ale prsty omezovač RS4, který motor odstříhne poměrně brzy.

Maloměšťák

Z ostré jízdy na okruhu jsem plynule naskočil do silničního provozu. A jakmile jsem si přepnul i hlavu do provozu, začal jsem si uvědomovat, že na normální jízdu po okresech a ve městě nebude RS4 zas tak úplně stavěná. První, co mi zpočátku dělalo trochu problém, byla zrcátka. Blbě se seřizují, protože mají kloub až dole u kapoty, a navíc mají malý zorný úhel. Také prohozené přepínače blinkrů a klaksonu člověka tradičně potrápí.

Po delší cestě (najel jsem celkem přes 500 km) jsem pochopil, že cestování na RS4 125 není žádný med. Aprilia je prostě supersport, který vás nutí být co nejvíce nalehnutý na řídítkách, a na cestování optimální není. Ještě horší je to ve dvou. Celou vaši váhu i váhu spolujezdce máte na svých rukou a po pár set kilometrech je to opravdu makačka na ramena a zápěstí.

Mokrý zadek nevyhnutelný

Testování motorek v ČMN bere-

TECHNICKÉ ÚDAJE

Derbi GPR 125 4T 4V

Objem	124,1 cm³
Výkon	11 kW/15 k@9250
Točivý moment	neudán
Hmotnost	120 kg
Cena	104 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 58 × 47 mm, kompresní poměr 12:1, karburátor Ø 30 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: dvojitý páteřový hliníkový rám, vpředu USD vidlice Paioli Ø 41 mm, zdvih 110 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s centrálním tlumičem, zdvih 130 mm, brzdy AJP vpředu kotouč Ø 300 mm, radiální čtyřpístkový třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 100/80–17, vzadu 130/70–17

Rozměry: délka 2015 mm, šířka 720 mm, sedlo 810 mm, rozvor 1355 mm, nádrž 13 l

TECHNICKÉ ÚDAJE

Aprilia RS4 125

Objem	124,1 cm³
Výkon	neudán (cca 15 koní)
Točivý moment	neudán
Hmotnost	135 kg
Cena	104 900 Kč

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený jednoválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 58 × 47 mm, kompresní poměr 12,5:1, vstříkávání Magneti Marelli MIU G3 Ø 32 mm, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: dvojitý páteřový hliníkový rám, vpředu USD vidlice Paioli Ø 41 mm, zdvih 110 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s centrálním tlumičem, zdvih 130 mm, brzdy AJP vpředu kotouč Ø 300 mm, radiální čtyřpístkový třmen, vzadu kotouč Ø 218 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 100/80–17, vzadu 130/70–17, lité ráfky 2,75"/3,50"

Rozměry: délka 1953 mm, výška 1138 mm, šířka 740 mm, rozvor 1350 mm, sedlo 820 mm, nádrž 14,5 l (3,5 l rezerva)

► SPOLUJEZDEC

Monika Kreklová (19 let)

Opravdu jsem se moc těšila, až se na nové Aprilce projedu. RS4 se mi hrozně líbí, je to takový „sexy-bajk“. Nadšení mě ale trochu přešlo při pohledu na „sedlo“ spolujezdce. Nemá vůbec polstrované!

Po prvních 100 metrech jsem měla pocit, že nemám šanci se udržet. Ze sedla jsem sklouzávala dopředu k Petrovi a na každé nerovnosti jsem nadsakovala. Navíc řidič sedí hodně vpředu a za ním je kvůli dlouhému sedlu obrovská mezera, do které jsem neustále sjížděla. Neměla jsem se o co opřít a kde se držet. Nejpočetnější bylo, když měl Petr na zádech batoh s jeho oblíbeným plyšovým medvídkem, který vyplnil mezeru mezi námi, a já se o něj krásně opírela. Po nějaké chvíli jsem si ale našla polohu, ve které jsem se celkem pohodlně držela a mohla si tak jízdu užít. Po vyjíždce jsem sice z motorky skoro nemohla slézt, bolelo mě celé tělo a ještě dva dny jsem si nemohla pořádně sednout, nicméně i přesto se mi jízda na RS4 líbila a díky jejímu vzhledu jí odpočítám úplně všechno.



Zadek spolujezdkyně skutečně trpěl

Quickshifter na dvě!

Že RS4 je odkojená superbiky, jasně dokazuje quickshifter, který je sice příplatkový, ale v téhle kupačce je to nevídaná. Funguje tak, že při každém řazení nahoru na cca 50 milisekund vypne zapalo-



Nejčastěji na vás bude blikat červená kontrolka otáček



Jízdu na okruhu si opravdu užijete

RS4 je sexy, vzhled je však na úkor pohodlí

GPR působí cestovněji, projevuje se ale sportovněji

QuickShifter se Hawkovi moc nezdál



me opravdu vážně. Abychom vám čtenářům popsali motocykly ze všech stránek, neváháme testovat i v nepříznivém počasí, ze kterého si leckdy odnášíme rýmku. Do jednoho takového marastu, totiž nepřetržitěho chauce, jsem se tedy s Aprilkou vydal. Co bych pro čtenáře neudělal. Jízda s RS4 na vodě je dost choulostivá kvůli pneumatikám Michelin, které za mokra nefungují úplně přesvědčivě. Stačí malinkatá zbrkllost nebo podřazení v zatáčce a máte plné ruce práce, abyste zachránili ty nádherné kapoty. Párkrát jsem měl docela sevržené půlky i při malé rychlosti na kvalitním povrchu.

Aprilka mě ale naopak velice potěšila tím, že nohy máte za mokra



Na RS4 se dá brzdít až hluboko do zatáček

naprosto v suchu. Nádrž je krásně uzoučká a nohy se tak krásně schovávají za kapotami. Hůř je na tom sedlo, jehož tvar vyvolává efekt lavoru, takže při vytrvalém dešti máte pozadí neustále ve vodě. Jediné, co vás v tu chvíli může těšit, je, že spolejzdec je na tom hůř...

Láska na první pohled

RS4 je na okruhu a při ostré jízdě neuvěřitelně hravá a jízda na ní je neskutečná zábava a radost. Blou-

mání na okreskách nebo dokonce pomalá jízda podle předpisů je ovšem slabší. Inu, supersport.

Ale co bych vám tady psal, v čem je RS4 125 dobrá a v čem ne. V šestnácti se přece motorky prodávají hlavně designem. A ten má RS4 opravdu jedinečně luxusní. Láska na první pohled.

Motocykly do testu zapůjčily firmy Meteorsport a A Spirit.

► HAWKOVO SROVNÁNÍ RS4 S GPR

Jakub „Hawk“ Dražan, hawk@cmn.cz

Reálnýma očima

RS4 je skvost. Aprila představila nejkrásnější stopětdvacítku, kterou jsem si v showroomu v bílé barevné variaci doopravdy z dálky i spletl s RSV4. Tím pádem se R125 od Yamahy může jít definitivně bodnout. Ovšem říkáme-li A, dodejme i B. RS4 není nic jiného než Derbi GPR 125 4T 4V. Stejný koncern Piaggio, stejný motor, stejný rám, stejný podvozek. Konceptně tyto dvě motorky od sebe dělí pouze plnění motoru a výška sedla, která definuje jízdní vlastnosti v závislosti na posazu jezdce. Jedinou viditelnou odlišností potom tvoří kapoty. A protože je doba šetření, tak přední i boční kapoty RS4 a RSV4 mají pravděpodobně stejné skladové číslo v systému náhradních dílů :-).

QuickShift – nápad dobrý, ale...

Hodně řečí se natočilo kolem QuickShiftu, na který u stopětdvacítek rozhodně zvyklí nejsme a jako mladí závodníci jej určitě oceníme. Jeho příplatková cena cca 3000 Kč toto tvrzení jenom potvrzuje. Stop domácímu kutilství, tohle je skoro zadarmo. Avšak moc jsem nesdílel Pétovo prvotní nadšení z tohoto zařízení. Ve spektru otáček, kde se čtyřdobou stopětdvacítkou řadíme, už motor moc tahu na kolo nepřenáší. To je ovšem základní předpoklad pro řazení bez spojky, které QuickShifter simuluje. Když je převodovkou při vytočeném motoru přenášén malý točivý moment, což je náš případ, dojde po přerušení zapalování k deceleraci, čímž se převodovka dostane do tahu v opačném směru. V řadici skříní to potom tedy zase pěkně lupe. Bylo mi až líto převodovky, když jsem slyšel ty rány, a tak jsem si stejně vždy tůkal o spojku. Celkově se mi kupodivu lépe řadilo na Derbi, pravděpodobně proto, že už byla převodovka hezky zajetá (3000 km).



Tento test znamenal moje první svezení se na motorce po nehodě na začátku července. Vytáhl jsem novou helmu, do které jsem si jaksi zapomněl plexi. Musely tedy do práce MX brýle :-)

RS4 v přímém porovnání s GPR

Přestože motorky mají stejné šasi, jsou už od pohledu hodně rozdílné. GPR je nižší a poněkud zavalitější. Pohodlně si na ni sednete, kdežto RS4 vás ve vyšším sedle srazí na nádrž a nahrbí na předeek. Motorky mají i stejný podvozek, a přesto je jízdní komfort zcela jiný. RS4 je o něco více nakopnutá, dle technických dat má o 5 mm kratší rozvor, avšak vzhledem ke stejnému rámu a kyvné vidlici jde pravděpodobně o chybu údajů i přesto, že se RS4 o něco lépe skládá do zatáček a nás potrhle motardama pak při brzdění vyložené láká k najíždění zatáček driftem, protože brzdy tady fungují opravdu dobře. Opět jsou na obou strojích ty samé brzdy, na GPR je už ale po tisících novinářských kilometrech znát určitá únava. Derbi je nižší, proto se na ní lépe vysedá do zatáčky, a celkově se mi v zatáčce lépe vedla.

Z praktického hlediska na silnici jsou tato fakta ale skoro zanedbatelná. Na silnici nás bude zajímat především top-speed, protože co se zrychlení týče, jsou na tom motorky prakticky stejné. Ovšem rychlost o naší dvojici také nerozhodne, maximálka je shodných 129 km/h. Tak co spotřeba? Tady už se nám data lehce rozutíkají. Přeci jenom moderní vstříkovací jednotka ušetří zhruba půl litru na sto. Záleží na stylu jízdy, ale s RS4 se stejně jako s Hondou CBR125R lze s trochou snahy dostat pod tři litry, což u Derbi neplatí. Říci ale, že RS4 je lepší, protože jezdí o něco levněji, by bylo velice neprofesionální. Omezím se tedy na otřepaný výrok. Je potřeba se na nich svést. Derbi je cestovnějšího charakteru a i když je to designový exot, již nenadělá tolik parády jako ostře řezaná Aprila. A pokud vám protipóly cestování vs. sport nestačí, určitě vám nenapoví ani cena. Je totiž na chlup stejná. Já se ale nakonec na jednu stranu přikloním. Bude to strana Aprilie, pro její naprosto neuvěřitelný design, posaz a přístrojový panel.



Najděte sedm rozdílů

inzerce



WWW.KYMCO.CZ // PROSTĚ TO ZKUS.

MAXXER
450i
4x4

- elektronické vstřikování paliva!
- alu kola v základní výbavě!
- elektricky připojitelný pohon 4x4!
- nezávislé zavěšení zadních kol se stabilizátorem!
- homologace pro dvě osoby!



Kč 159.990,-

Náš kompletní program skútrů, motocyklů a čtyřkolek a seznam prodejců naleznete na WWW.KYMCO.CZ

KYMCO doporučuje helmy a příslušenství **SPED'S**

KYMCO

Finanční partner:



Dovozce: **MSA Motorsport Accessoires GmbH**, Am Forst 17b, 926 37 Weiden i.d. Opf. | Tel.: 0049 961 3885 346
Fax: 0049 961 3885 347 Mobil: 00420 724 242030 | info@kymco.cz | Prodejní síť v ČR: viz www.kymco.cz